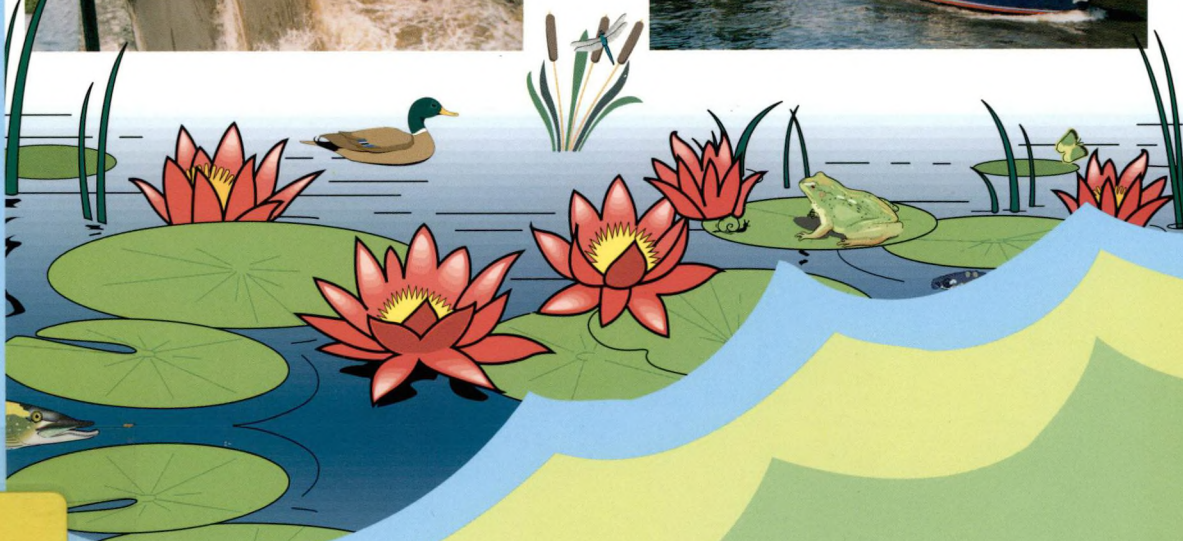


29

Jaarboek 1998

Afdeling
Boven-
Schelde



J



ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

01.3.

IN-VLOOT-OOSTENDE

23 DEC. 1999

16EM-I- (1999-4121-CD)

Afdeling Zeewezen Kust
Dhr. Eric Blomme
Sir Winston Churchillkaai 2
8400 OOSTENDE

ONS KENMERK
COM/011299

UW KENMERK

UW BRIEF VAN

VRAGEN NAAR / E-MAIL
Herman Van der Straeten
Herman.Vanderstraeten@lin.vlaanderen.be

TELEFOONNUMMER
(09) 235 00 51

DATUM
20 december 1999



Betreft :Jaarboek Afdeling Bovenschelde 1998.

Geachte,

Dit tweede jaarboek van de afdeling Bovenschelde bereikt u vrij laattijdig, waarvoor mijn verontschuldiging.
Niettemin hoop ik dat deze publicatie u een duidelijk beeld zal ophangen van de uiteenlopende activiteiten waaraan de circa 350 medewerkers van de afdeling zich dagelijks wijden.
Er werd opnieuw geopteerd voor een presentatie per cel, zijnde de functionele onderafdelingen die de basisprocessen behartigen.
Met dit jaarboek wordt tegemoet gekomen aan een behoefte aan interne zowel als aan externe communicatie.
Voor de medewerkers kan het een bijkomende stimulans zijn om op de ingeslagen weg verder te gaan en zo de afdeling Bovenschelde een nog duidelijker profiel te verschaffen.
Klanten en leveranciers laat het toe om een globaal overzicht te krijgen van wie waar mee bezig is.
Ik hoop dat dit jaarboek 1998 door de lezer even positief ontvangen mag worden als het vorige.

Hoogachtend,

ir. Eric Van den Eede
afdelingshoofd

*Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Waterwegen en Zeewezen*

Afdeling
Jaarboek Boven- 1998
Schelde



Inhoud

Voorwoord	4
Visie en Missie	5
<u>Cel Investerings</u>	
<u>Meerjarenprogramma</u>	6
- Beleidsanalyse maritieme toegang Gent	7
- Economische studie Seine-Schelde	8
- Herwaarderingsprogramma Gentse binnenwateren	9
- Bouwen van kaaimuren	10
<u>Ontwerpen en uitvoeren van werken</u>	11
- <u>Ontwerpstudies</u>	11
- Tweede sluis te Evergem	11
- Vernieuwen en ontdebellen stuwen op de Boven-Schelde	12
- <u>Aanbesteding en gunning van werken</u>	12
- <u>Werken in uitvoering</u>	13
- Haven van Gent - Kluizendok	13
- Doortocht Kortrijk	14
- Keersluis te Beernem	15
- Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent	16
- Brugherstellingen	17
<u>Cel Beheer</u>	
- Inleiding	18
- Het onderhoud van het patrimonium	19
- Onderhoudsbaggerwerken	21
- De “zachte” functies van de waterweg	22
- (Milieu)-specialisatie	24
<u>Cel Exploitatie</u>	
- Opdracht	26
- Varen bij mist	27
- Waterbeheersing in het bekken van de Gentse kanalen	28
- Scheepvaart	29
- Meer vaart, de moeite waard	30
- Meer dan 10.000.000 ton vracht per jaar	31
- Uitbreiding bedieningsuren	32
- Schadevaringen	32
- Scheepvaartrechten	33
- Waterwegenvignetten	33
- Pleziervaart	34
- Snelvaartvakken	35
<u>Cel Financieel Management</u>	
- Cijfergegevens investeringen en onderhoud	36
<u>Cel Personeelsmanagement</u>	
- Personeelsinzet per cel	37
<u>Cel Juridische en Administratieve Ondersteuning</u>	
- Doelstellingen en meldingen	38
- Cijfergegevens adviezen en vergunningen	38
<u>Cel Logistiek</u>	
- Cijfergegevens dienstvoertuigenpark	39
<u>Organisatie</u>	
- Organogram * algemeen	40
* districten	41
- Liggingsplan waterwegen	42

Woord vooraf



De afdeling Bovenschelde biedt u voor de tweede maal een jaarboek aan waarin, vanuit vogel-perspectief, de diverse opdrachten en realisaties worden voorgesteld.

Deze publicatie kwam niet tot stand vanuit het gevoel dat dit per sé moet, maar vanuit de overtuiging dat een jaarboek een uitstekend middel is om aan interne en externe communicatie te doen.

De talloze klanten (groepen) en leveranciers kunnen zich op deze manier een beeld vormen van de activiteiten van een afdeling van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), die als operationele entiteit samen met een paar VOI's het Vlaamse waterwegennet exploiteert.

Daarnaast worden bij AWZ nog heel wat beleids- en beheerstaken uitgevoerd, zoals mag blijken uit wat volgt.

Deze publicatie vervult ook een belangrijke rol in de interne communicatie als bindmiddel tussen de nagenoeg vierhonderd over twee provincies verspreide medewerkers.

De informatie in dit jaarboek werd ingedeeld per cel, als functionele bouwstenen van de afdeling.

Ik kan u verzekeren dat de medewerkers van de afdeling Bovenschelde verder garant staan voor de kwaliteitsvolle realisatie van haar missie middels de uitvoering van de strategische en operationele doelstellingen, waarover een ruime consensus bestaat bij de leidinggevendenden.

ir. Eric Van den Eede
afdelingshoofd

VISIE, MISSIE EN STRATEGISCHE DOELEN VAN DE AFDELING BOVENSCHELDE (AWZ)

Visie

De afdeling Bovenschelde wordt binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen een voorbeeld van doelmatigheid, integrale aanpak en deskundigheid.

Missie

Wij willen *de bevolking en het patrimonium in het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde beveiligen tegen overstromingen, meewerken aan de verhoging van de mobiliteit en alle functies van de waterweg ontwikkelen.*

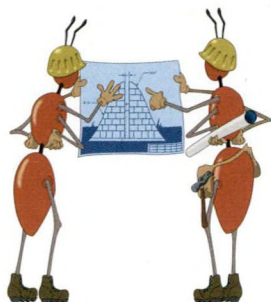
Wij doen dit door :

- * de bedrijfszekerheid van de waterwegen en van hun uitrusting te waarborgen door systematisch onderhoud;*
- * de infrastructuur door nieuwbouw of renovatie tijdig aan te passen aan de behoeften;*
- * steeds een evenwicht tussen de verschillende functies van de waterwegen na te streven.*

Strategische doelstellingen

- 1. Bijdragen tot een significante stijging van het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer tussen de Vlaamse zeehavens onderling, en op de as naar Noord-Frankrijk.*
- 2. Het waarborgen van een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen, afhankelijk van de omgeving.*
- 3. Bijdragen aan de vermindering van de aanloopkosten naar de Haven van Gent door het verbeteren van de maritieme toegang.*
- 4. Het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterlopen.*
- 5. Het ontwikkelen van een visie op de meervoudige functies van de waterwegen en hun aanhorigheden en het verankeren van deze visie in bestemmingsplannen.*
- 6. Het meewerken aan het zuinig beheer van de zoetwaterreserves.*

CEL INVESTERINGEN



MEERJARENPROGRAMMA

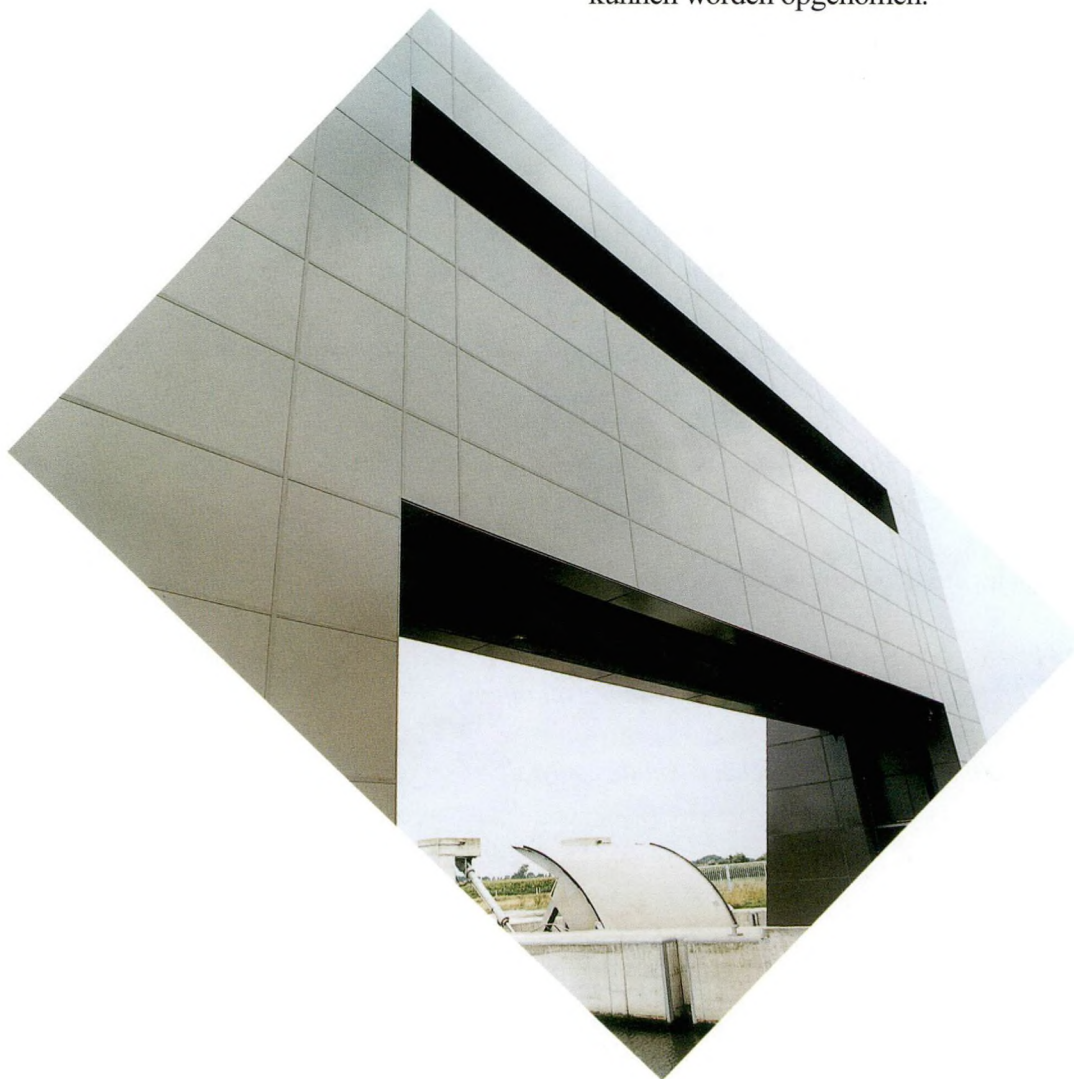
De cel Investerings is voor de ganse afdeling belast met de opmaak en de voortdurende bijsturing van het meerjarenprogramma inzake investeringen in nieuwbouw en renovatie of buitengewoon onderhoud van het bestaande patrimonium van de beheerde waterwegen.

Voor de opmaak van het meerjarenprogramma wordt geput uit meerdere gegevensbronnen.

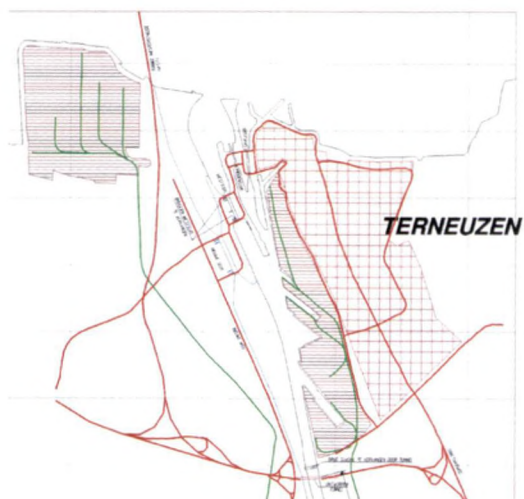
Vooreerst werd voor de meeste waterlopen een beleidsplan opgemaakt, waarin de gewenste investeringen aan bod komen en waarover binnen het directieteam een consensus werd bereikt.

Voor specifieke projecten worden beleidsanalytische studies uitgevoerd en worden start- en projectnota's opgesteld.

Tenslotte resulteert de organisatie van inspecties van het patrimonium in de toekenning van kwaliteitsniveaus, zodat onderbouwde voorstellen inzake onderhoud of vernieuwing in het meerjarenprogramma kunnen worden opgenomen.



Beleidsanalyse voor de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen



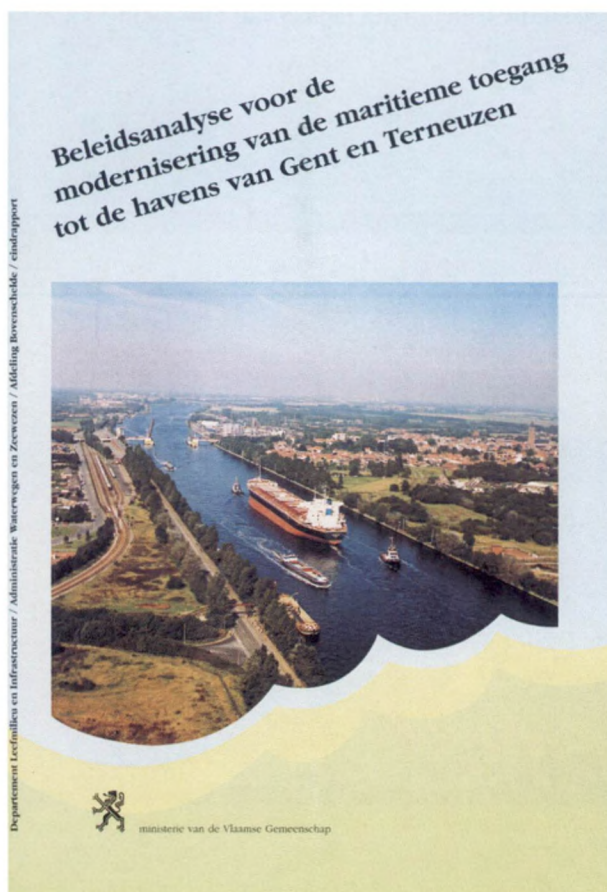
Deze studie, die een lange voorgeschiedenis kent, werd in 1998 voltooid. De bedoeling van de studie was de beleidsinstanties een brede probleemverkenning en omgevingsbeschrijving te verschaffen teneinde te kunnen oordelen over de ontwikkelingsmogelijkheden van de havenregio Gent-Terneuzen. De studie werd begeleid door vertegenwoordigers van de bevoegde overheden betreffende havens en waterwegen, betrokken provincies en gemeenten aan beide zijden van de landsgrens.

Op basis van een uitgebreid onderzoek van technische en economische aspecten van de diverse mogelijkheden werd uiteindelijk een multi-criteria-analyse uitgevoerd, waarin de drie pijlers van de beoordeling, namelijk economie, leefmilieu en toekomstvisie met elkaar werden gecombineerd. Door middel van wegingsfactoren kon afwisselend de nadruk op één van de drie pijlers worden gelegd.

Zodoende kon de studie positief antwoorden op de vraag of een tweede zeesluis te Terneuzen nodig is, en dit zowel vanuit het oogpunt economie als uit het oogpunt leefmilieu.

Op de vraag welk type sluis de voorkeur verdient zijn uit het oogpunt van economie en leefmilieu de types (in stijgende volgorde van scheepsgrootte) Panamax, Post-Panamax en gelichterde Cape-Size gelijkwaardig. Om de mogelijkheid van expansie na het jaar 2030 te vrijwaren moet worden geopteerd voor een sluis type gelichterde Cape-Size. Kanaalaanpassingswerken zouden in een later stadium kunnen worden beslist en uitgevoerd : in eerste instantie kan een Panamax-gabariet (nagenoeg het huidige gabariet) worden aangehouden, met ruimtelijke reservering voor desgevallend (na een nieuwe evaluatie) een kalibrering naar gelichterde Cape-Size.

Vervolgstudies betreffende de verziltingsproblematiek, de berging van de baggerspecie en de economische impact van de kanaalzone op de regio en op het Vlaamse Gewest moeten in 1999 nog worden uitgevoerd, zodat de Vlaamse regering nadien met ruime kennis van zaken kan oordelen en een strategische keuze kan maken omtrent deze belangrijke investering.



Beleidsanalyse voor de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen

Departement Leefmilieu en Infrastructuur / Administratie Waterwegen en Zeeweg / Afdeling Bovenstroomse / eindrapport



ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Economische studie Seine-Schelde

In Frankrijk is sedert enkele jaren het project ter studie om het Seinebekken (Parijs-Le Havre) via een binnenvaartverbinding voor duwvaart van 4.400 ton te verbinden met het “canal à grand gabarit” Schelde (Valenciennes) - Duinkerke (Noord-Frankrijk).

In overleg met de Fransen is dan het idee gegroeid om deze binnenvaartverbinding via bestaande scheepvaartwegen door te trekken naar de Vlaamse havens.

Een eerste studie dienaangaande wees uit dat deze verbinding best via de Leie-as werd verwezenlijkt.

Thans wordt dit tracé nader onderzocht in wat de economische studie Seine-Schelde is genoemd.

Deze studie moet minstens de volgende elementen omvatten:

- een beperkte technische voorstudie, voldoende gedetailleerd om een duidelijk beeld te krijgen omtrent de kosten voor de realisatie van het project en van de verschillende mogelijke varianten

- een milieu-impactstudie, teneinde ook reeds in deze eerste fase voldoende inzicht te verkrijgen omtrent de ecologische aspecten
- de eigenlijke economische haalbaarheidsstudie, waarin onder andere aandacht moet worden besteed aan de volgende belangrijke elementen:

- trafiekvoorspellingen voor de verschillende transportmodi
- integratie van de scheepvaart in de bestaande en toekomstige transportketens, de mogelijke effecten op het vlak van intermodaal vervoer, en de potentiële locaties voor overslagterminals
- directe en indirecte economische effecten van de geplande investeringen.

De eerste resultaten van de studie tonen aan dat door een gefaseerde aanpak reeds op korte termijn en met beperkte investeringen belangrijke verbeteringen voor de scheepvaart kunnen verwezenlijkt worden, meer in het bijzonder voor de groeiende sector van de containervaart.

De studie moet in het najaar van 1999 voltooid zijn.



Herwaarderingsprogramma Gentse binnenwateren

Gent, ontstaan aan de samenvloeiing van Leie en Schelde, heeft een deel van haar stadsbeeld te danken aan de waterlopen in de stad : niet alleen de vermelde rivieren, maar ook de verschillende kanalen.



De handelsvaart doorheen de stad is sedert de opening van de Ringvaart om Gent stelselmatig afgenomen en thans nagenoeg verdwenen. De waterlopen hebben echter nog een functie voor de recreatieve vaart en behouden hun belang in het stadsbeeld.

De afdeling Bovenschelde heeft de voorbije jaren belangrijke inspanningen geleverd om dit stadsbeeld te herwaarderen. Zo werden diverse bruggen herbouwd en opnieuw beweegbaar gemaakt. Kaaimuren worden gerenoveerd, zoals onder andere de kaaimuur van de Graslei en de Korenlei.

Een belangrijke ingreep betekent het opnieuw openleggen van de Reep, zijnde een deel van de oude bedding van de Schelde : hierdoor zal de "Kuijp" van Gent, omrand door Leie, Schelde en Ketelkanaal, opnieuw worden gesloten. Om rondvaart mogelijk te maken moet een sluisje worden gebouwd en waar nodig de kaaimuren hersteld. Als sluitstuk op het herstel van de vroegere samenvloeiing van Leie en Schelde wordt de oprichting van een monument voorbereid.

Het oorspronkelijke "Herwaarderingsplan van de Gentse Binnenwateren", ontwikkeld door ir. Luc Hesters van de afdeling Bovenschelde, werd naderhand in een samenwerking met de stad Gent geïncorporeerd in het "Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent".



Bouwen van kaaimuren

Het is een beleidsoptie van de Vlaamse regering om het milieuvriendelijke goederentransport per binnenschip te stimuleren, ter ontlasting van het wegverkeer. Een belangrijke stimulans moet hierbij uitgaan van de bouw van kaaimuren, waarvoor op de begrotingen 1998 en 1999 middelen worden vrijgemaakt. Hierbij moet het bedrijf, dat de kaaimuur zal gebruiken voor haar losactiviteiten, eveneens haar bijdrage leveren door een deelname van 20% in de kosten van elk project.

Om een rechtvaardige selectie van bouwsites te garanderen werd een beoordelingssysteem uitgewerkt, waarbij het rendement van de overheids-tussenkost wordt gemeten aan de hand van het verwachte volume geloste goederen versus de investeringskost. Nadien wordt gedurende 10 jaar het werkelijke volume geloste goederen gecontroleerd en moet desgevallend een bijkomende tegemoetkoming worden betaald aan het Gewest, indien het vooropgestelde volume niet wordt gehaald.

Tijdens een eerste beoordelingsronde werden de 16 kaaimuren met het hoogste rendement geselecteerd, waaronder 7 kaaimuren binnen het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde. Zes van deze kaaimuren konden in 1998 worden aanbesteed, voor de zevende was het dossier gereed, maar kon niet worden aanbesteed wegens externe, administratieve problemen.

De tweede beoordelingsronde leverde nog eens 19 gunstig gerangschikte projecten op, waarvan 8 voor de afdeling Bovenschelde. Deze projecten zullen in 1999 afgehandeld worden. Een derde selectieronde is in voorbereiding.



ONTWERPEN EN UITVOEREN VAN WERKEN

Ontwerpstudies

Technische voorstudies en ontwerpstudies vormen een belangrijk takenpakket binnen de cel Investerings. Hiernavolgend worden enkel de studies van de grotere investeringen voor de komende jaren ten behoeve van de binnenvaart en de waterbeheersing toegelicht.

Tweede sluis te Evergem

Reeds bij de aanleg van de Ringvaart werd ruimte voorzien voor de bouw van een tweede sluis te Evergem. De huidige, eerste sluis is al jaren een zeer druk knooppunt voor de binnenvaart. De stijgende trafiek (zie ook bij exploitatie) nadert het verzadigingspunt en de bouw van de tweede sluis wordt noodzakelijk.

Een startnota, opgemaakt met medewerking van een multidisciplinair team, werd aan het Cova van AWZ voorgesteld. Het Cova heeft zich akkoord verklaard met het voorstel van bijkomende studies. Deze studies omvatten een kosten-batenanalyse, een milieueffectrapport, een pompproef met grondwaterstudie, een modelstudie nopens de vuling van de sluis en een vismigratiestudie.



De meeste studies zijn nog in uitvoering. De eerste visstudie toonde aan dat in de Ringvaart 15 vissoorten aanwezig zijn, wat de verbetering van de waterkwaliteit gedurende de voorbije jaren aantoonst. Een verdere studie met radiotracking moet de vismigratie onderzoeken, meer bepaald of de



Vernieuwen en ontdubbelen van de stuwen op de Boven-Schelde

De oude stuwen van Asper, Oudenaarde en Kerkhove op de Boven-Schelde, gebouwd begin van de jaren '20 van deze eeuw, zijn in slechte staat en dus aan vernieuwing toe.

Een projectnota dienaangaande werd reeds opge-
maakt.

Een milieueffectrapport was noodzakelijk wegens de aanwezigheid van natuurgebieden binnen het project.

In 1998 werd de lopende Mer-studie opgedeeld in afzonderlijke studies per stuw, gelet op de uiteenlopende problematiek op de drie locaties.

Gelijktijdig werd gewerkt aan het eigenlijke ontwerp, met bijstellingen naargelang de evoluties in het MER-dossier.

Zo werd de oorspronkelijk voorziene vis-trap op advies van de deskundigen vervangen door een nevengeul met flauwe helling.

De kleilaag, die bij de werken wordt ontgraven, zal door de plaatselijke baksteenindustrie nuttig worden verwerkt.



De cel Investerings werkte 30 aannemingsdossiers af.

Voor 22 dossiers werd via een openbare aanbesteding een contractant geselecteerd.

Voor 7 kleinere dossiers werd om uiteenlopende redenen een onderhandse overeenkomst opge-
maakt, 1 studiedossier werd onder de vorm van een algemene offertevraag aanbesteed.

Al deze aannemingsdossiers vertegenwoordigen in totaal een investering van 1,1 miljard frank.



Werken in uitvoering

Haven van Gent - Kluizendok

Het Kluizendok is het laatste grote havendok dat, gelet op de op het gewestplan aangeduide industriezones, binnen het Gentse havengebied kan gebouwd worden. In dit gebied wordt thans circa 1600 hectare grond door de industrie gebruikt. Door de eerste fase van het Kluizendok worden bijkomend 250 hectaren bouwrijp gemaakt, door de nog te beslissen tweede fase (grotendeels op Evergems grondgebied) zouden nog eens 150 hectaren worden ingericht. Het ganse project zou dus het bestaande areaal aan bedrijventerreinen met 25% vergroten. Het Kluizendokproject is dan ook een belangrijke investering voor de verdere economische ontwikkeling van het Gentse havengebied en van de regio. In het voorbije jaar werden als een eerste onderdeel van de eerste fase de 1.200 meter lange kaaimuren langs het kanaal Gent-Terneuzen gebouwd en de zwaar verontreinigde site van La Floridienne met een diepwand afgesloten van de omgeving. Het nabijgelegen executieoord van Ertvelde-Rieme werd naar een soortgelijke omgeving te Oostakker verplaatst, tot algehele voldoening van de betrokken oudstrijdersvereniging.

Na voorbereidende werken startten de eigenlijke baggerwerken van het dok in september. De eerste specie werd gebruikt voor een ophoging boven het oude baggerstort Geuzenhoek, dat hierdoor versneld kan inklinken en consolideren.



Behalve aan het Kluizendok werden nog kaaimuren gebouwd op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen ten noorden van het Mercatordok en ter hoogte van de gewezen scheepswerven van Langerbrugge.



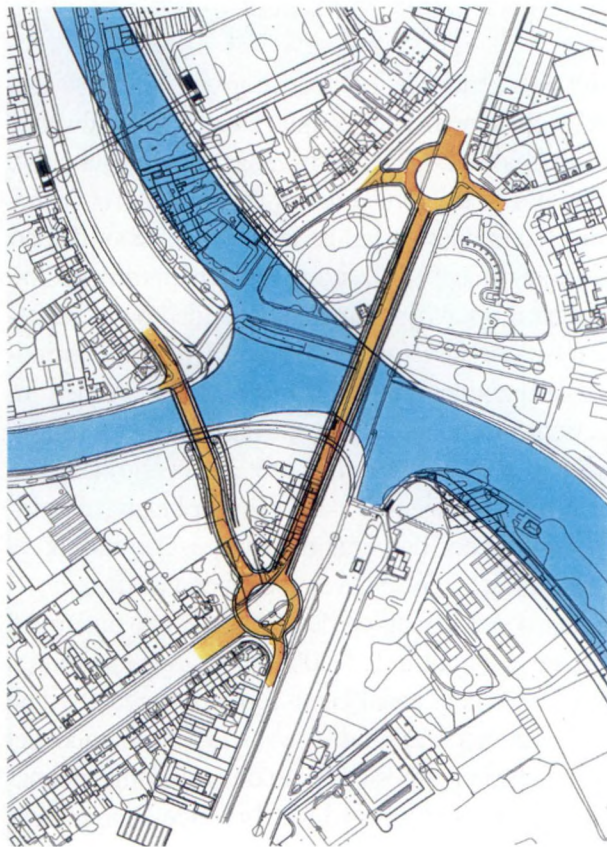
Doortocht Kortrijk

De werken van de doortocht Kortrijk vormen de laatste kalibreringswerken van de Leie in het kader van het 1350 tonprogramma.

Op het terrein was van deze werken, behalve sporen van afbraakwerken van gebouwen, enkel de nieuwe Dambrug in aanbouw te merken. De werken werden in het voorbije jaar immers gehinderd en overschaduwd door milieuproblemen. Bij de eerste graafwerken aan de Diksmuidekaai werden verontreinigingen van bodem en grondwater vastgesteld. Een uitgebreid verder onderzoek toonde aan dat circa 114.000 ton verontreinigde grond niet vrij kan hergebruikt worden, maar moet worden afgevoerd voor behandeling of storten. Naar schatting zal dit een meeruitgave van 400 miljoen frank tot gevolg hebben. Een saneringsproject dienaangaande werd opgesteld.

Ondertussen werd ook op andere plaatsen verontreiniging vastgesteld, die eveneens tot belangrijke meeruitgaven aanleiding zullen geven.

Het globale project zal door deze meerwerken en door hun belangrijke impact op het budget een aanzienlijke vertraging oplopen. Bij de aanvang van het project in 1997 werd gepland de werken in het jaar 2003 te beëindigen, nu wordt eerder gedacht aan het jaar 2008.



Keersluis te Beernem



Het complex te Beernem omvat een keersluis, die later indien nodig tot schutsluis kan worden uitgebouwd, en een stuw. De bedoeling van dit complex is Brugge en omgeving te beschermen tegen hoge waterstanden afkomstig uit het Leiebekken, die zich anders via het kanaal Gent-Brugge richting Brugge voortplanten.

Het kunstwerk was nog maar amper voltooid of het moest in het natte najaar van 1998 reeds tweemaal worden gebruikt, wat het nut van de gedane



investering illustreert.

Bijzondere aandacht werd besteed aan een milieuvriendelijke uitvoering van de ganse doorsteek, waarin het complex werd gebouwd. Zo werden oevers met plasberm ingericht en werden de langsgrachten verdiept zodat ze steeds water bevatten.

Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent

Conform dit actieprogramma werden de werken aangevat om de Korenlei in het historische centrum van de stad en van de middeleeuwse haven te renoveren. Hierbij werd analoog als bij de Graslei op de andere oever de fundering van de oude kaaimuur verstevigd. Een verlaagd gedeelte vormt een wandelpad dichtbij het water.



In de nabije omgeving werd de Predikherenbrug herbouwd en daarbij opnieuw beweegbaar gemaakt. Met het verdwijnen van de naastgelegen parking op een overwelfde Leie wordt de binnenstad opnieuw bereikbaar voor scheepvaart, meer bepaald voor allerlei manifestaties met pleziervaartuigen.

Belangrijk voor het mobiliteitsprobleem in de stedelijke omgeving was de aanvang van de werken aan de fiets- en voetgangerbrug in het Westerring-spoor over het kanaal Gent-Oostende. Daarnaast waren er de voltooiingen en feestelijke inhuldigingen van de onderdoorgang van de Jozef Guislainbrug en van de Sint-Lievensbrug, met aansluitende verharding op de rechteroever van de Boven-Schelde tussen de Hundelgembrug en de Ringvaart.





Brugherstellingen

Onder de meer dan 250 bruggen van de afdeling Bovenschelde behoren de hangbruggen over de Ringvaart om Gent, door de bekende professor dr. ir. Vandepitte ontworpen toen hij nog als jong ingenieur in de afdeling Bovenschelde (indertijd “Dienst van het Stroomgebied der Schelde, 1ste Directie”) werkte, tot de mooiste en de sierlijkste exemplaren en het zijn bovendien juweeltjes van ingenieurskunde. In de voorbije jaren waren deze bruggen aan een opknapbeurt toe, die in 1998 werd voltooid.



Een bijzonder mooi plekje in de afdeling is de geklasseerde site van de sluis van Astene op de Leie. De brugjes over de sluis en stuw werden op passende wijze gerenoveerd.



CEL BEHEER

Inleiding

Een afzonderlijke cel Beheer is een organisatievorm die slechts bij de afdeling Bovenschelde terug te vinden is.

Reden voor deze aparte cel, los van de cel Exploitatie, is de onderkenning dat:

enerzijds, het onderhoud van het infrastructuurpatrimonium een aparte plaats inneemt en specifiek aandacht moet krijgen;

anderzijds, er naast de traditionele kerntaken van de Administratie voor Waterwegen en Zeewezen, met name de scheepvaart en de waterafvoer en de waterkering, zich nieuwe doelstellingen en taken uittekenen en dat deze nieuwe opdrachten een toenemende (milieu-)specialisatie en een bijzondere opvolging vergen.

Deze nieuwe opdrachten volgen uit de strategische doelstellingen van AWZ voor :

- het verhogen van de biodiversiteit in- en langs de waterwegen;



- het integreren van de verschillende functies van de waterweg door middel van de functieplannen;



- het meewerken aan een zuinig beheer van de zoetwaterreserves.



Het onderhoud van het patrimonium

De afdeling Bovenschelde beheert een 460 km bevaarbare en onbevaarbare waterwegen in Oost- en West-Vlaanderen, met 44 sluizen, 30 stuwen, 243 kaaimuren en 822 km oeververdediging.

Daarbij horen 588 km wegenis en honderden hectares aan groen.

Het beheer en onderhoud van dit patrimonium vragen dat de beperkte middelen op een zo efficiënt mogelijke manier worden ingezet.

In 1994 is binnen de Administratie Waterwegen en Zeewezen een proces opgestart onder de naam "H.O.O.P. 20 - Onderhoud waterinfrastructuur" dat ertoe moet leiden dat het onderhoud van de natte infrastructuur op een systematische manier gepland en uitgevoerd zou worden.

Op termijn moet het hiermee mogelijk zijn de functionele kwaliteit te waarborgen tegen zo laag mogelijke kosten.

De principes en de methodiek voor de aanpak en de organisatie van het onderhoud van de infrastructuur van de waterweg zijn uitgewerkt geweest door een projectgroep.

De bedoeling is om instrumenten op te bouwen om het beheer en het onderhoud van het patrimonium op een systematische manier te onderbouwen.

Deze instrumenten zullen bestaan uit een aantal databanken (expertensysteem) waarin:

- de bestaande infrastructuur geïnventariseerd wordt;
- de toestand (kwaliteitsniveau) van deze infrastructuur bijgehouden wordt;
- het uit te voeren onderhoud op een systematische manier, op basis van objectieve criteria, gepland en begroot wordt en uitgewerkt wordt tot meerjarenplannen.

In 1997 is het project effectief geïmplementeerd geworden op het terrein. De afdeling Bovenschelde heeft aan dit project een prioritaire waarde gegeven, er mensen en middelen voor vrijgemaakt en het tot één van de basistaken van de cel Beheer gemaakt.

Vanaf 1997 is een aanvang genomen met de inspectie van de verschillende infrastructuren. Voor de afdeling Bovenschelde houdt dit de inspectie in van een 3.450 objecten, gespreid over vier jaar. Uitzondering hierop vormen de waterbodems, de stortterreinen, de exploitatieterreinen en het groen waarvan de inspectiecyclus frequenter is, en minimaal éénmaal per jaar bedraagt.

In principe zou eind 2000 het volledig patrimonium van de afdeling Bovenschelde moeten geïnventariseerd zijn en zou er een duidelijk inzicht moeten zijn over het kwaliteitsniveau van de infrastructuur.



Door de opbouw van een databank Patrimonium zal het in de toekomst mogelijk worden, via een eenvoudige bevraging, een overzicht te krijgen van elke soort infrastructuur, gesorteerd op een aantal kenmerken.

Een voorbeeld hiervan is het bevragen van de databank naar output van al de wegenis in een bepaald district, met een betonverharding en met een breedte tussen 3 en 6 meter.

Al de informatie over de infrastructuur van de waterweg wordt door de uitbouw van de databank gestructureerd beschikbaar en toegankelijk voor iedere medewerker.

Deze fijnmazige inventarisatie van de infrastructuurobjecten en het uitvoeren van de eerste inspectiecyclus om de functionele kwaliteit van de infrastructuur te bepalen vergt een belangrijke inspanning.

Hierbij zijn zeven medewerkers van de cel Beheer rechtstreeks betrokken op het terrein.

Een eerste ploeg staat in voor de inspectie van sluisen, stuwen, kaaimuren, pompstations, sifons en dijken.

Een tweede ploeg inspecteert oeververdedigingen, uitwateringsduikers, exploitatieterreinen en stortterreinen.

Een derde ploeg, doet de inspectie van waterbodems, staketsels en aanlegsteigers.

Naast deze directe personeelsinzet is er voor de uitvoering van de inspecties van wegenis en groen een ondersteuning vanuit de cel Exploitatie met de inzet van de dienstboten Lotus en Jupiter en van de districten.



Vanaf 2000 zal in de databank Patrimonium ook de functionele toestand van de infrastructuur zijn opgenomen. Op basis van de inspecties zal het mogelijk worden het programma van buitengewoon onderhoud van de afdeling op een betere manier te plannen en te sturen en prioriteiten te stellen. Dit moet leiden tot rollende meerjaren-programma's. In 1998 zijn twee jonge burgerlijke ingenieurs in dienst getreden bij de afdeling en aan de cel Beheer toegevoegd. Zij zullen instaan voor de opmaak van de projecten van buitengewoon onderhoud.



Onderhoudsbaggerwerken

Een belangrijke opdracht voor de cel Beheer in het kader van het onderhoud van de waterweg zijn de onderhoudsbaggerwerken.

Het vinden van geschikte bergingslocaties en het verkrijgen van de nodige vergunningen blijft een groot probleem.

Om de problematiek als een geheel te benaderen is er in 1998 voor elk van de vijf stroomgebieden van de afdeling een beleidsplan speciebergiging opgesteld. Deze beleidsplannen zijn nu in een fase van consultatie en overleg met de vergunning- en adviesverlenende overheden.

Door het ontbreken van in exploitatie zijnde bergingslocaties zijn er in 1997 en in 1998 geen onderhoudsbaggerwerken kunnen uitgevoerd worden in het bekken van de Leie, de Boven-Schelde, de Dender en het Leopoldkanaal. De interventies hebben zich beperkt tot het zogenaamde 'ploegen'. Bij deze techniek worden aanslibbingen met een ploeg, getrokken door een sleepboot, verplaatst in de waterweg naar plaatsen waar nog overdiepte aanwezig is.

Op de Leie is specie uit de inkom van de Toeristische Leie opgenomen geweest en tien kilometer verder teruggestort in overdieptes in het Afleidingskanaal van de Leie.

Het is duidelijk dat deze technieken, die veel geld kosten en het probleem slechts tijdelijk oplossen, slechts noodoplossingen kunnen zijn.

Op het Zeekanaal van Gent naar Terneuzen is wel een stortlocatie in exploitatie. Uit het Zeekanaal en uit de dokken van de haven van Gent werd in 1998 350.000 m³ specie verwijderd. Deze specie werd definitief geborgen op de stortplaats Callemansputte te Zelzate.



De “zachte” functies van de waterweg

Aan de basis van de aanwezigheid van kanalen en van de kalibrering en modernisering van rivieren liggen de waterafvoer en de scheepvaart. Het besef dat de waterweg ook andere functies heeft, en onder meer een belangrijke natuurfunctie, is pas volop beginnen te groeien in de jaren tachtig.



Voorals het bermbesluit van 1984 is hier een sleutelmoment geweest en heeft het besef bijgebracht dat weg- en waterwegbermen een belangrijke ecologische en natuurbehoudfunctie hebben. De bermen van de waterwegen vormen een refugium voor organismen waarvan het oorspronkelijk milieu is te loorgegaan. Waterwegen hebben ook een sterke verbindings- en corridorfunctie. Het water is een actief verbreidingsmechanisme voor talrijke organismen.



Dit besef van de hoge natuurwaarde van de waterweg heeft geleid tot het formuleren van de strategische doelstelling: “het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterwegen”.



De afdeling Bovenschelde wenst hier een voortrekkersrol te spelen. Hiervoor werd een bioingenieur aangetrokken, die binnen de cel Beheer instaat voor alle initiatieven rond natuurontwikkeling.

Tot haar taak behoren de opmaak van de bermbeheersplannen. Voor elke waterweg wordt een dergelijk bermbeheersplan opgemaakt. Hierbij wordt vertrekende van een inventarisatie van de aanwezige natuurwaarden de gewenste ontwikkeling bepaald. Deze zal dan gestuurd worden door een aangepast en gedifferentieerd bermbeheer.

De cel Beheer heeft verder tot taak erover te waken dat in al de beslissingen en het handelen van de afdeling voldoende aandacht is voor de zorgplicht voor de natuur en voor de doelstelling tot het verhogen van de biodiversiteit.



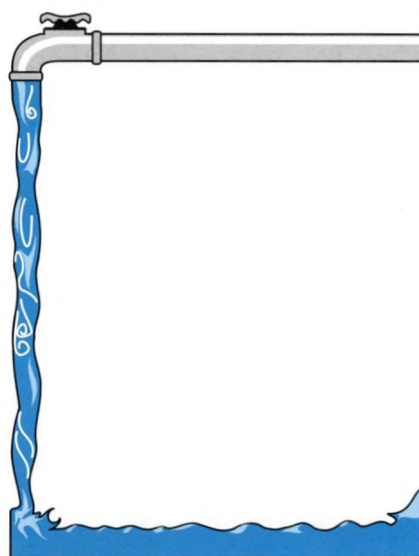
Naast de twee traditionele functies van de waterweg, met name waterafvoer - waterkering en transport en naast de ecologische functie heeft de waterweg ook een recreatieve , een landschappelijke en een toeleveringsfunctie van drink-, koel-, en proceswater.



Het integreren van deze verschillende maatschappelijke functies is de uitdaging waarvoor de afdeling zich geplaatst ziet. Het instrument dat hier voor ontwikkeld zal worden zijn de zogenaamde “functieplannen”. Deze plannen zullen vanuit het gewenste streefbeeld, voor elke waterweg en voor elke zone van de waterweg de hoofd- en nevenfuncties vastleggen. Waterweg dient hier op zijn breedst gezien te worden en kan het volledige winterbed van de rivier omvatten.



Met haar grote wateroppervlakte beheert de afdeling een belangrijke hoeveelheid proces- en oppervlaktewater voor drinkwaterwinning. Deze laatste functie wint de laatste jaren toenemend aan belang. Zo is er op het kanaal Bossuit-Kortrijk op dit ogenblik reeds een oppervlaktewinning voor drinkwater actief met een capaciteit van 15.000 m³/dag. Er zijn plannen om deze winning op te trekken tot 50.000 m³/dag. Andere projecten van drinkwaterwinning, met name uit de Gentse Ringvaart en uit het Leopoldkanaal te Heist, zijn in onderzoek. Het zuinig beheer van de zoetwaterreserves wordt ondersteund door de cel Beheer, die onder meer werkt aan projecten om de lekverliezen op sluizen en stuwen te verminderen.



(Milieu) -specialisatie

Het laatste decennium is de hoeveelheid milieuwetgeving sterk aangezwollen. Een aantal van deze milieuwetgevingen hebben een directe impact op de werking van de afdeling en op de uitvoering van infrastructuurprojecten. De specialisatie in deze milieuwetgeving gebeurt binnen de cel Beheer die hier dan ondersteunend optreedt voor de cel Investerings en de cel Exploitatie.

Voorbeelden van deze ondersteuning van de cel Beheer naar de interne klanten van de afdeling zijn:

- de opmaak van Milieueffectenrapporten voor de infrastructuurwerken.

In 1998 werden Mer's uitgevoerd voor het bouwen van de stuwen op de Boven-Schelde te Kerkhove, Oudenaarde en Asper, voor de bouw van een nieuwe sluis te Evergem en voor de omlegging van de spoorlijn 55 te Evergem.

- Het uitvoeren van oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken volgens de VLAREBO-wetgeving. Meer en meer wordt ook de afdeling Bovenschelde geconfronteerd met dossiers van bodemverontreiniging.

Bij het uitvoeren van de moderniseringswerken te Kortrijk is er een belangrijke bodemverontreiniging vastgesteld, die aanleiding zal geven tot een vrijwillige sanering. Dit saneringsproject wordt door de cel Beheer opgemaakt in samenwerking met de cel Investerings.

- Het uitvoeren van bodemonderzoeken in het kader van grondverzet voor infrastructuurwerken. Dit bodemonderzoek moet de gegevens aanreiken om te kunnen oordelen of de te ontgraven specie geschikt is voor hergebruik volgens de VLAREA of volgens de richtlijnen van de vzw. Grondbank.

- Het adviseren van de districten naar de toepassing van het decreet op het Natuurbehoud, naar het aanvragen van "natuurvergunningen" en naar het uitvoeren van het groenonderhoud volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw.



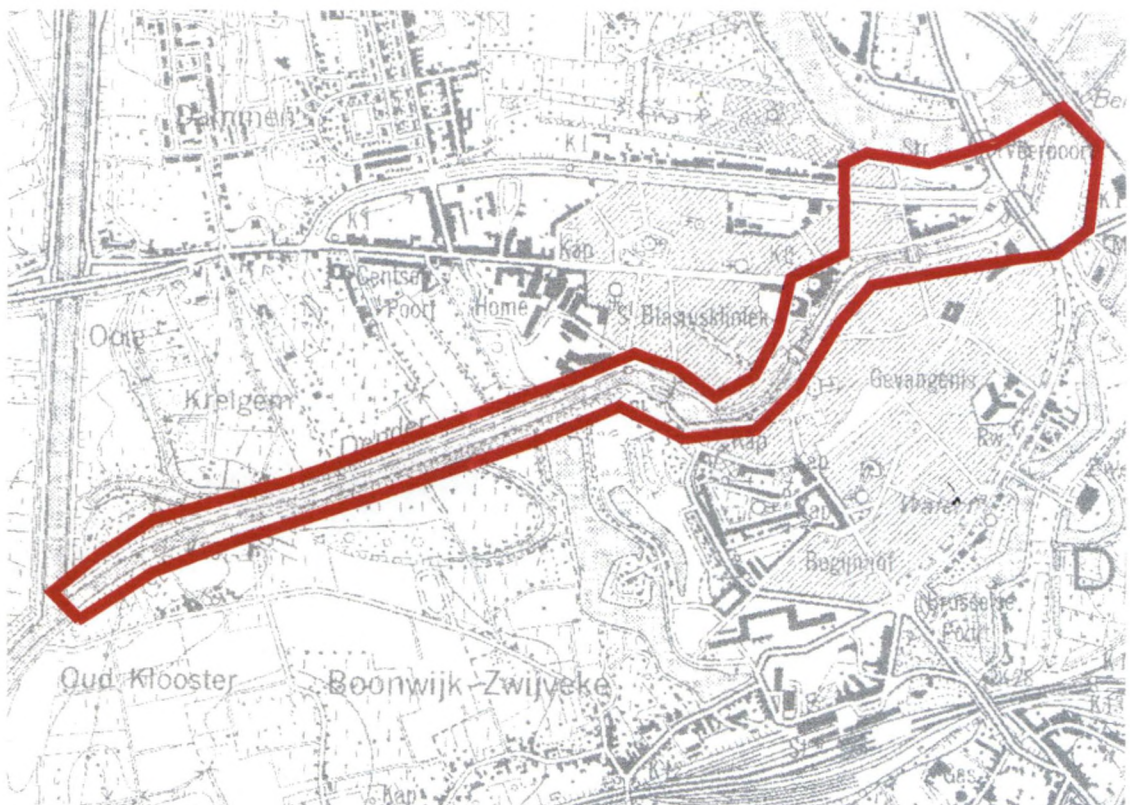
Naast de specialisatie in “milieuzaken” heeft de cel Beheer expertise en ervaring in huis omtrent modellering van waterwegen en omtrent ruimtelijke geografische informatiesystemen. Deze kennis zal worden aangewend om een nieuwe maritieme kaart te ontwikkelen voor het kanaal Gent-Terneuzen, samen met de afdeling Maritieme Schelde en om in samenwerking met de afdeling Waterbouwkundig Labo, een modellering uit te werken voor de Dender.



Een nieuw gegeven binnen de afdeling Boven-schelde is de “landschapsstudie”. De landschap-pelijke inpasbaarheid van een waterweg of van een infrastructuur is een functie die pas nu aandacht begint te krijgen.

Het eerste project hieromtrent binnen de cel Be-heer is de landschapsstudie die zal gebeuren voor de herinrichting van de oude Dender in de door-tocht van Dendermonde. Het bestek hiervoor werd in 1998 opgemaakt en zal in 1999 uitvoering krij-gen.

Plangebied landschapsstudie Oude Dender



CEL EXPLOITATIE

Opdracht

De cel Exploitatie heeft als eerste opdracht de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren in de volgende domeinen :

- de scheepvaart mogelijk maken door het bedienen van sluizen en beweegbare bruggen
- de beveiliging tegen overstromingen verzekeren door het correct gebruik van stuwen, keersluizen, uitwateringssluizen en pompstations
- de exploitatie van de twee veerdiensten op het kanaal Gent-Terneuzen en de organisatie van enkele kleinere veerdiensten.



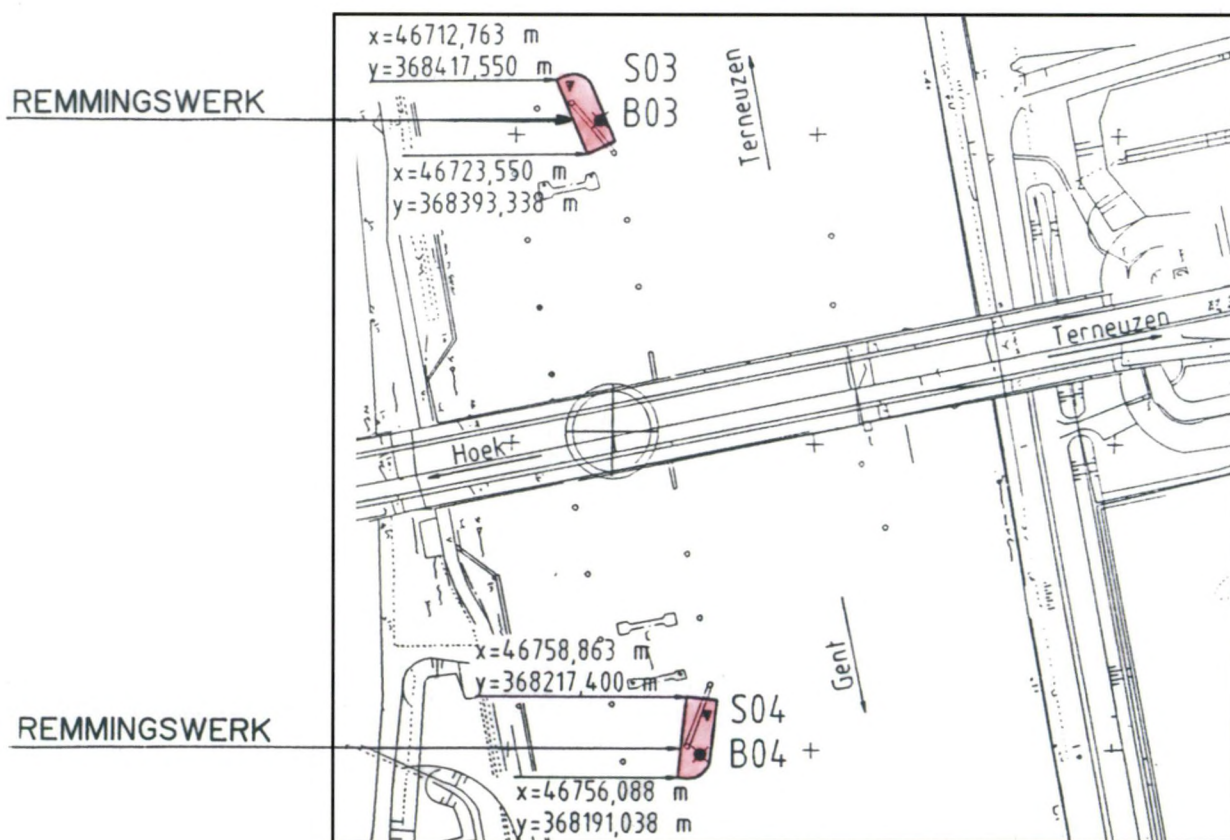
De cel Exploitatie is territoriaal ingedeeld in zes districten die naast de hierboven beschreven opdrachten tevens instaan voor het normaal onderhoud van het patrimonium dat wordt verzorgd door de inzet van enkele kleine onderhoudsploegen en van onderhoudsaannemers voor waterbouwkundige werken en voor het groenonderhoud. Zij staat tevens in voor de relaties met de aangelanden, zowel particulieren als lokale overheden, evenals met de klanten (bedrijven, schippers, recreanten).



Varen bij mist

In het kader van de grensoverschrijdende samenwerking met Nederland werd een regeling uitgewerkt waarbij de bruggen van Sas van Gent en Sluiskil door goed uitgeruste zeeschepen tot 15.000 ton mogen doorgevaren worden wanneer de zichtbaarheid door de mist beperkt is tot 100 m. Daartoe werden vier grote remmingswerken gebouwd die de bruggen tegen aanvaringen moeten beschermen. Het betreft eivormige constructies gebouwd met zware damplanken van 27m lengte, opgevuld met zand, waardoor ze een groot energieopslopend vermogen hebben. Deze werken die door het Vlaamse Gewest werden gefinancierd zullen verder door Rijkswaterstaat worden onderhouden.

De nieuwe soepeler regeling werd door Rijkswaterstaat officieel ingevoerd op 1 december 1998.



SITUATIE DRAAIBRUG SLUISKIL

Waterbeheersing in het bekken van de Gentse kanalen

Op 13 september 1998 deed zich een uitzonderlijke neerslag voor in de streek van Lokeren, Sint-Niklaas en verder in het Antwerpse, het Nete- en het Demerbekken. Alhoewel de afdeling Boven-schelde gespaard bleef van de hoogste neerslagwaarden, ontstond er toch een uitzonderlijk hoge waterstand op de Moervaart en het Durmekanaal tot Lokeren.

Dank zij een snelle ingreep en correcte samenwerking met rijkswaterstaat kon de afvoer via het kanaal Gent-Terneuzen verzekerd worden zodat geen woningen overstroomd werden.

Begin november en half november deden zich kort na elkaar twee wassen voor op de Leie, de Boven-Schelde en de Dender als gevolg van de langdurige neerslag over de volledige bekkens van deze rivieren.

Alhoewel de keersluis van Beernem nog niet operationeel was werd ze met behulp van de aannemer, op verzoek van de Stad Brugge tweemaal gesloten op 3 en op 15 november. Ondertussen is dit werk voltooid en is de keersluis van Beernem operationeel.



Scheepvaart

Met 10.799.723 ton verschutte de sluis van Evergem voor het eerst meer dan 10 miljoen ton vracht in één jaar. Dit is een toename met 11,17 % in vergelijking met vorig jaar.

Ook de sluis te Merelbeke noteerde 15,08 % meer vracht dan in 1997.

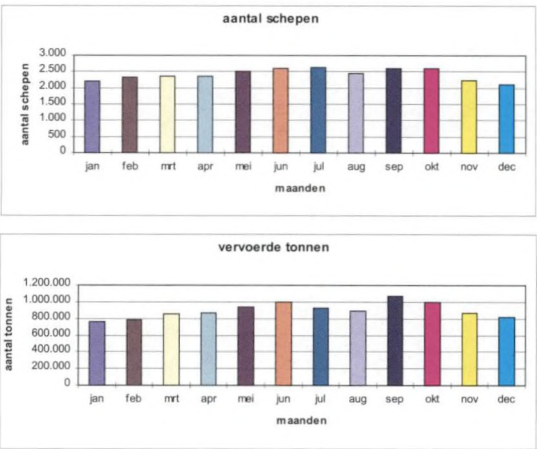
Deze evolutie wordt ook gevolgd op de andere hoofdvaarassen Leie en Bovenschelde.

De volgende stijgingen werden genoteerd :

- sluis Menen (2.730.241 ton) : 16,96 %
- sluis Harelbeke (2.893.616 ton) : 19,04 %
- sluis St. Baafs-Vijve (5.095.125 ton) : 12,59 %
- sluis Kerkhove (6.695.222 ton) : 12,76 %
- sluis Asper (6.938.703 ton) : 12,20 %



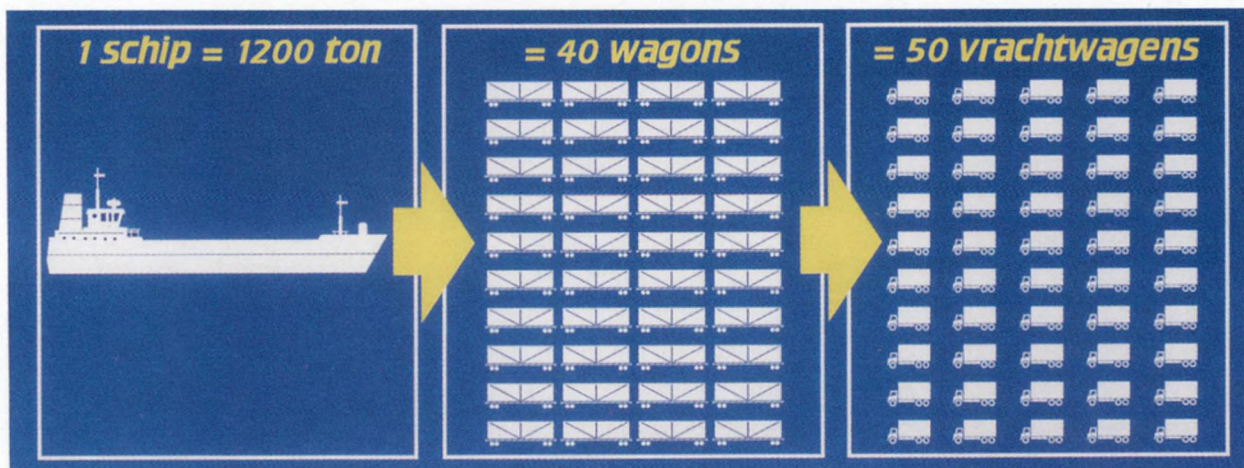
Scheepvaartbewegingen aan de sluis te Evergem						
Maand	Aantal schepen			Vervoerde tonnen		
	Opvaart	Afvaart	Totaal	Opvaart	Afvaart	Totaal
jan	1.177	1.034	2.211	582.025	182.789	764.814
feb	1.156	1.179	2.335	562.671	225.836	788.507
mrt	1.201	1.166	2.367	629.456	230.420	859.876
apr	1.194	1.164	2.358	594.697	269.279	863.976
mei	1.298	1.224	2.522	628.928	313.549	942.477
jun	1.295	1.317	2.612	683.449	316.210	999.659
jul	1.314	1.323	2.637	598.256	334.056	932.312
aug	1.262	1.180	2.442	574.009	319.643	893.652
sep	1.311	1.290	2.601	691.371	374.273	1.065.644
okt	1.272	1.344	2.616	643.863	355.058	998.921
nov	1.155	1.092	2.247	616.813	255.225	872.038
dec	1.008	1.118	2.126	595.324	222.523	817.847
TOTAAL	14.643	14.431	29.074	7.400.862	3.398.861	10.799.723



Meer vaart, de moeite waard

In de voorbije jaren heeft de binnenvaart zich opgeworpen tot een betrouwbaar vervoermiddel. Hierdoor kreeg de sector een groot gedeelte van het binnenlands vervoer toevertrouwd. Om deze sector verder uit te bouwen als een volwaardig alternatief, worden naast promotie, tal van acties op verschillende domeinen opgezet. Denken we maar aan het bouwen van kaaimuren, liberalisering, gebruik van telematica (BIVAS = Binnenvaart Intelligent Vraag en Aanbod Systeem), het verminderen van de lasten voor de scheepvaart via het reduceren van de scheepvaartrechten, tweede sluis te Evergem, prospectieel (team bedrijfsconsulenten) binnen Promotie Binnenvaart Vlaanderen, enz.

De afdeling Bovenschelde vervult in dit alles een belangrijke rol. Ze beheert immers een zeer druk waterwegenknooppunt gelegen in het hart van Europa.



Meer dan 10.000.000 ton vracht per jaar

Op 1 december 1998 kreeg de sluis van Evergem bezoek van Vlaams minister Steve Stevaert. Aanleiding was de doorvaart van de 10 miljoenste ton vracht. Nooit eerder in het dertigjarig bestaan van de sluis werd er in één jaar tijd zoveel vracht verschut.

De laatste 4 jaar passeerde iedere keer meer dan 9 miljoen ton door de sluis.

In 1997 was dat net geen 10 miljoen ton, maar dat was te wijten aan de ijsperiode van begin '97. Hierdoor was er veel minder scheepvaart dan tijdens een normale januarimaand. Dit resulteerde uiteindelijk in een tekort van 285.000 ton.

Maar in 1998 moest het dan maar gebeuren en op 1 december was het dan uiteindelijk zover. De Nederlandse schipper Franciscus Van der Steen uit Sluiskil bleek de 10 miljoenste ton aan boord te hebben toen hij zich met zijn schip "Maria", geladen met cement, aanbood aan de sluis te Evergem. De sluiswachters sommeerden hem aan de kant te gaan liggen om uit handen van minister Stevaert enkele flessen champagne in ontvangst te nemen.



Uitbreiding bedieningsuren

Om dringende knelpunten en specifieke problemen in de actuele bedieningsregeling weg te werken, heeft de afdeling Bovenschelde maatregelen voorgesteld, die gefaseerd uitgevoerd worden.

In 1998 waren dit :

- Bedienen volgens het normale bedieningsregime op alle waterwegen op de vooravond van feestdagen, met uitzondering van de vooravond van Pasen, Kerstmis en Nieuwjaar (tot 18.00 uur).

Wordt toegepast vanaf de vooravond van 1 mei 1998.

- Op de Ringvaart om Gent (sluizen te Evergem en Merelbeke) wordt sinds 1998 volgens het normale bedieningsregime bediend op feestdagen die niet op een zondag vallen.

Afhankelijk van de nodige aanwervingen worden in 1999 nog meer uitbreidingen voorzien.

Schadevaringen

Dat de afwikkeling van de scheepvaart niet altijd zonder problemen verloopt blijkt uit het aantal schadevaringen.



In 1998 telden we in de afdeling Bovenschelde 45 gevallen waarbij aan een schip averij (meestal kleine) is ontstaan. Ten opzichte van 1997 betekent dit een stijging van 21,05%.



Scheepvaartrechten en waterwegenvignetten

Scheepvaartrechten

De totale som aan ontvangen scheepvaartrechten bedraagt 92.138.715 BEF.

In vergelijking met vorig jaar (91.681.874 BEF) is dit slechts een toename van 0,5%. Men verwachtte hier iets meer, maar het wegvallen van de ontvangsten te Zelzate sinds 1 december 1997, heeft hier zeker zijn invloed gehad.

Het gebruik van betaalkaarten te Evergem, Kerkhove en Menen blijft stijgen:

- in Evergem wordt 34,72% van het bedrag aan scheepvaartrechten vereffend met betaalkaarten. In 1997 bedroeg dit slechts 23%.
- in Kerkhove gebeuren 10,69% van de betalingen met Bancontact/Mistercash. In 1997 bedroeg dit slechts 5,14%.
- 4,90% van de betalingen in Menen gebeuren met Bancontact/Mistercash. In 1997 was dit slechts 1,78%.

Waterwegenvignetten

Ten behoeve van de pleziervaart werden in 1998 voor een bedrag van 4.652.000 BEF aan waterwegenvignetten verkocht.

In vergelijking met vorig jaar (4.503.000 BEF) is dit een stijging van 3,30%.



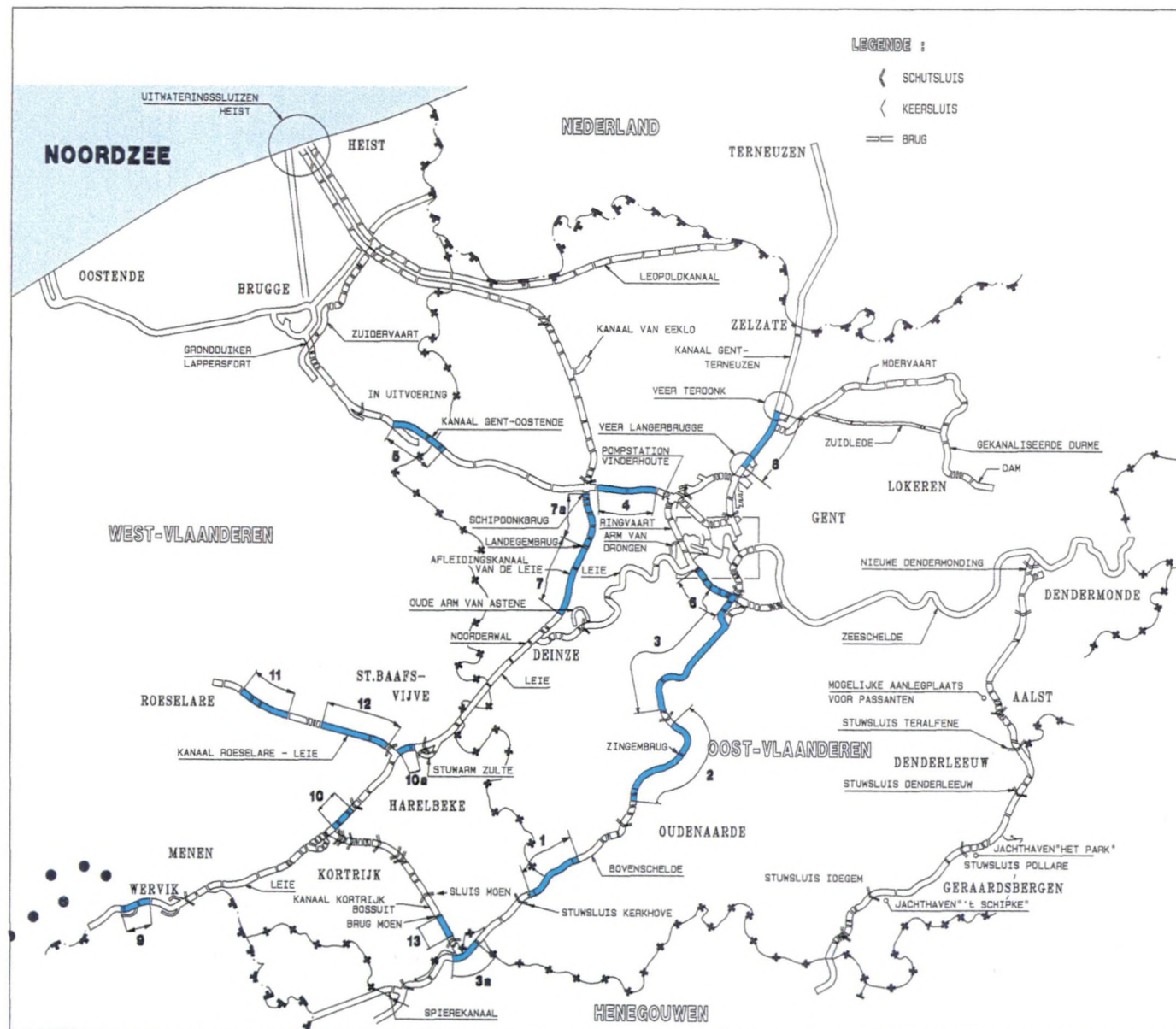
Pleziervaart

Ook in 1998 werden de bruggen en de sluizen op de Leie, het kanaal Roeselare-Leie, de Boven-Schelde, de Ringvaart om Gent, het kanaal Gent-Brugge, de Moervaart, de Dender en het kanaal Bossuit-Kortrijk bediend ten behoeve van de pleziervaart op zon- en feestdagen. De periode liep van 17 mei t.e.m. 27 september 1998.

Over het algemeen kan de pleziervaart op zon- en feestdagen vrij positief geëvalueerd worden. Er is een lichte stijging in vergelijking met vorig jaar : 140 doorvaarten per zondag i.p.v. 135 vorig jaar. De pleziervaart op de Dender en op het kanaal Bossuit-Kortrijk blijft nog steeds onder de verwachtingen, maar de stijging t.o.v. vorig jaar doet vermoeden dat de stijgende trend de volgende jaren zal verder gezet worden.

In de periode van 1 mei t.e.m. 30 september 1998 (week-, zon- en feestdagen samen) werden aan al onze kunstwerken niet minder dan 11.586 pleziervaartuigen genoteerd (gemiddeld 75/dag).





LEGEND :

- < SCHUTSLUIS
- < KEERSLUIS
- == BRUG



MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
DEPARTEMENT LEEFMILIEU
EN INFRASTRUCTUUR
ADM. WATERWEGEN EN ZEEWEZEN
AFDELING BOVENSCHELDE
SNELVAARTVAKKEN
B³ 10471^A

LOCATIE GENT

BOVENSCHELDE

- 1 Van 2 km. afwaarts de sluis van Kerkhove tot 5 km. afwaarts deze sluis
- 2 Vanaf Lotharingenbrug tot 500 m. opwaarts sluis Asper en dit over een afstand van 10.000 m.
- 3 Vanaf Bavarsbrug tot Zwijnsrade B4 dit over een afstand van 10.000 m.
- 3a Vanaf monding K.B.K. tot afwaarts brug Avelgen - Escanaffles dit over een afstand van 1.300 m.
- 4 Tussen Bierstalbrug te Lovendegem en de Durmebrug te Merendree
- 5 Tussen de zwaikom te Aalter en een denkbeeldige lijn van de punt van de landtong tussen oude kanaal en nieuw kanaal te Beernem en loodrecht staand op de R.O.
- 6 Van de Bovenschelde tot de wagbrug W6/S2 te St. Denijs-Westrem
- 7 Tussen stroomafwaarts uiteinde van de kaalmuur op R.O. te Deinze en de wagbrug te Landegem

RINGVAART

AFLEIDINGSKANAAL VAN DE LEIE

- 7a TOEGANG TOT JETSPORT
Tussen de wagbrug te Landegem en het opwaartse punt van het eiland van Schipdook

KANAAL VAN GENT NAAR TERNEUZEN

- 8 Tussen de monding van de arm van Langerbrugge en het rood bekenlicht op de noordelijke hoek van de ingang van het Rodenhuisendok

LOCATIE KORTRIJK

LEIE

- 9 Het vak begrepen tussen 1.700 m. opwaarts en 300 m. opwaarts de brug te Wervik
- 10 Het vak begrepen tussen de viaduct van de Ringweg Kortrijk-Harelbeke en de Kuurnbrug te Harelbeke
- 10a In het vak gelegen afwaarts het K.R.L. tussen Terlindenstraat en de nieuwe schuine brug te St. Eloois-Vijve over een lengte van 2.500 m. (ook voor jetsport)

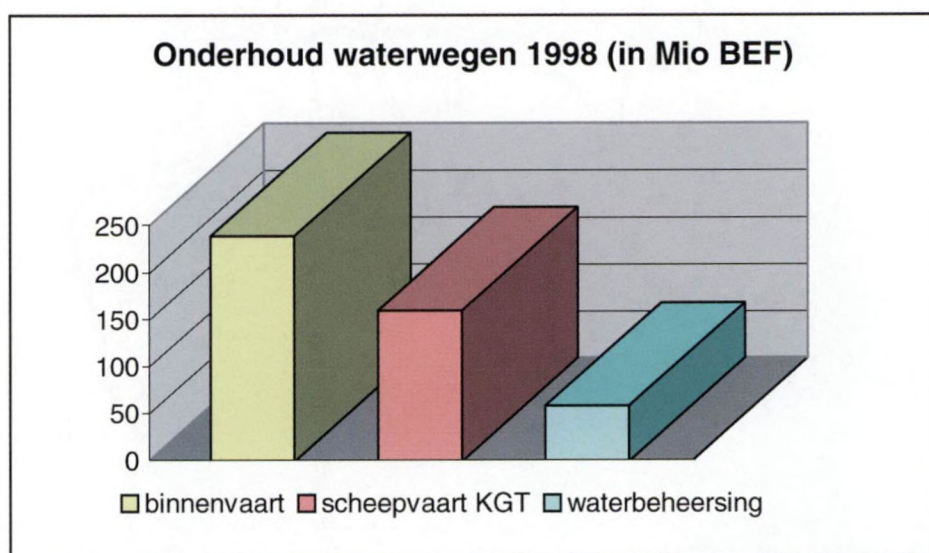
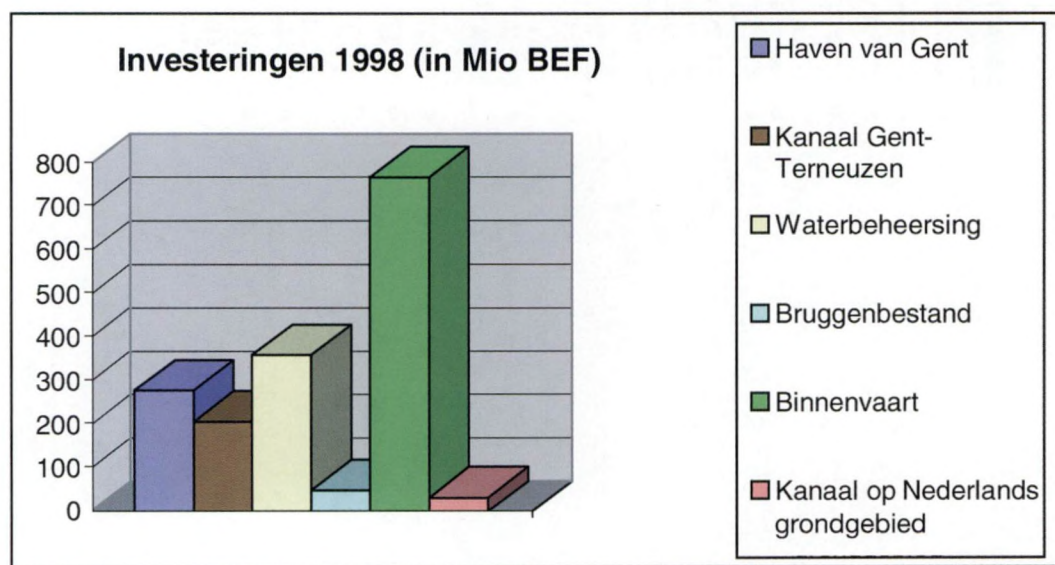
KANAAL ROESELARE - LEIE

- 11 Tussen de Zwaikom in Izegem en de vaste brug "Scheepbrug" in Roeselare - Rumbeke
- 12 Tussen de Wantebrug in Ingelmunster tot op 50.-m opwaarts de sluis te Oligem

KANAAL KORTRIJK - BOSSUIT

- 13 De zone tussen de sluis van Bossuit en Moen van 200.-m afwaarts sluis Bossuit tot aan brug te Moen

Enkele globale cijfergegevens voor de afdeling in 1998

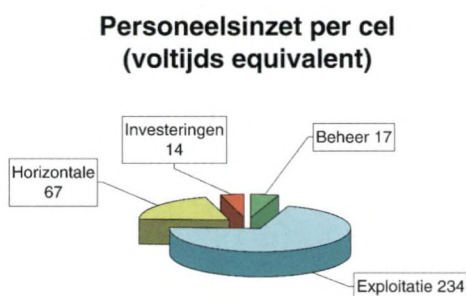


CEL PERSONEELSMANAGEMENT

In 1998 werd een belangrijke input gegeven voor het actualiseren van de staalkaart van de afdeling, met als doel op een gestructureerde manier de afdeling als een geïntegreerde organisatorische entiteit te beschrijven, waarbij de samenhang tussen :

- strategie (missie, objectieven, operationele doelstellingen, dienstverleningspakketten met de product / klantenmatrix),
- processen en organisatie (de stappen om de strategie waar te maken),
- middelen inclusief technologie (ter ondersteuning van de processen)
- en het personeel (ingezet in de verschillende processen)

als basis werden genomen.



Een staalkaart geeft - voor een bepaald moment - een overzicht van wat de afdeling nastreeft (missie / objectieven / operationele doelstellingen) op haar verschillende domeinen (product / klant), hoe ze dat probeert te realiseren en hoe belangrijk elk van die inspanningen is (processen en kwantitatieve kengetallen, enz.), welke middelen (inclusief technologie) ze daarvoor gebruikt en welk personeel ze voor elk van die domeinen inzet.

Naast de kwantiteit van het personeel van de afdeling, dient de kwalitatieve spreiding binnen het personeelsbestand van de afdeling onderzocht:

- onderscheid dient gemaakt te worden volgens rang / graad / niveau
- in welke functies wordt het personeel tewerkgesteld ? (of tot welke functiefamilies behoort het ?)
- verdere verfijning : over welke competenties beschikt het personeel ?
- waar wordt dat personeel ingezet ?

Procesnummer	Procesnaam	VTE per proces (voltijds equivalent)	VTE per cel			
			EX	B	I	HC
16EG.ii.01	vorming	3,83	1,37	0,46	0,07	1,93
16EG.ii.02	personeel	6,27	0,71			5,56
16EG.ii.03	juridische bijstand	0,02				0,02
16EG.ii.04	management	6,96	3,03	0,25	0,55	3,13
16EG.ii.05	financiën en begroting	1,98	0,07			1,91
16EG.ii.06	informatie en documentatie	4,86	0,32	0,3		4,24
16EG.ii.07	informatica	2,48	1,09		0,04	1,35
16EG.ii.08	administratie-logistiek	23,04	4,48	0,29		18,27
16EG.ii.09	secretariaat	4,17	0,67			3,5
16EG.ii.10	andere	1,96	0,55	0,19	0,11	1,11
16EG.P.01	inspecteren patrimonium	32,42	21,2	10,82	0,24	0,16
16EG.P.02	onderhouden patrimonium	62,05	55,8	3,02	0,68	2,55
16EG.P.03	bedienen kunstwerken	100,35	100,29			0,06
16EG.P.04	exploitatie	18,51	12,74	0,28		5,49
16EG.P.05	veerdiensten	21,61	20,48			1,13
16EG.P.06	investeringsprojecten	30,75	1,5	0,82	11,68	16,75
16EG.P.08	hydrometrie	8,31	8,31			
16EG.P.09	Beleidsvoorbereiding	2,4	1,28	0,55	0,46	0,11
Totaal		332	234	17	14	67

CEL JURIDISCHE EN ADMINISTRATIEVE ONDERSTEUNING

De cel Juridische en Administratieve Ondersteuning werd opgericht ingevolge de herstructurering die eind 1997 in de afdeling Bovenschelde werd doorgevoerd.

Op 1 januari 1998 startte zij met haar werking. In de tweede helft van 1998 (1.10.98) werd het takenpakket van de cel gewijzigd ingevolge de totstandkoming van de cel Logistiek.

Haar voornaamste takenpakket bestaat thans uit algemene briefwisseling, inventarisatie en archief, bibliotheek, onteigeningen, geschillen.

Doelstellingen

Voor de uitbouw van bovenvermelde takenpakketten en een goede ondersteuning van de administratieve werking van de afdeling rekent de cel de hierna genoemde deeltaken tot haar dagelijkse werking : De cel staat ter beschikking voor de administratieve opvolging van de ontwikkelingen en totstandkomingen van de projecten die voortvloeien uit de strategische doelstellingen van de afdeling. Zij werkt administratief mee aan alle dienstverleningspakketten die door de afdeling worden aangeboden zoals vergunningen, adviezen inzake bouw- en milieuaanvragen, informatieverstrekking aan de burger en aan andere overheidsinstanties.

De cel JAO stelt de administratieve dossiers samen van de bouw- en milieuaanvragen voor de eigen infrastructuurwerken. Zij dient de dossiers in bij de minister inzake verplaatsing van toelatingen en vergunningen van leidingen, onteigeningen enz.. Zij behandelt eveneens de dossiers aangaande geschillen inzake vergunningen, onteigeningen en andere. Zij wint de nodige adviezen in verband hiermee in bij de afdeling Juridische Dienstverlening. De cel behandelt en verzorgt de doorstroming van algemene briefwisseling en verleent administratieve ondersteuning aan de drie verticale cellen. Zij centraliseert de briefwisseling met het algemeen beleid en de behandeling der parlementaire vragen en kabinetsnota's.

Zij legt zich toe op het inwinnen en het verzamelen van reglementeringen en verspreiding ervan naar belanghebbenden.

Tenslotte beheert zij eveneens het archief van de afdeling en werkt aan de uitbouw van een ge-

vensbank met het beschikbare documentatiemateriaal.

Meldingen

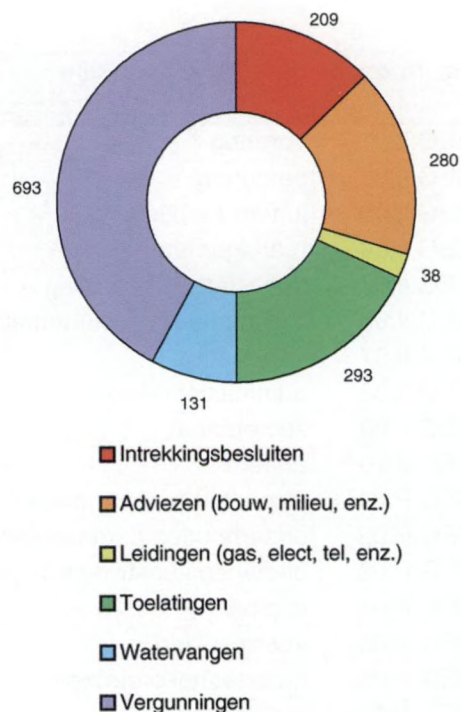
Opstart databank bibliotheek met alle beschikbare documentatiemateriaal.

Verdere hernieuwing van de omstreeks 4000 beheerde vergunningendossiers.

Inventarisatie en archivering van quasi de helft van alle dossiers (10.000-tal).

Opstellen procedurehandboek onteigeningen afdeling Bovenschelde.

Adviezen en Vergunningen in 1998



CEL LOGISTIEK

De cel Logistiek staat in voor een klantvriendelijk eerstelijns onthaal. Dit eerste contact is een belangrijk element voor het imago van de organisatie.

Een brief, een fax of een e-mail aan de afdeling? De cel Logistiek ontvangt, oriënteert en agendeert deze en behartigt een vlotte doorstroming naar de dossierbehandelaar en uiteindelijk naar de klant. Dit draagt bij tot een snelle afhandeling van de briefwisseling.

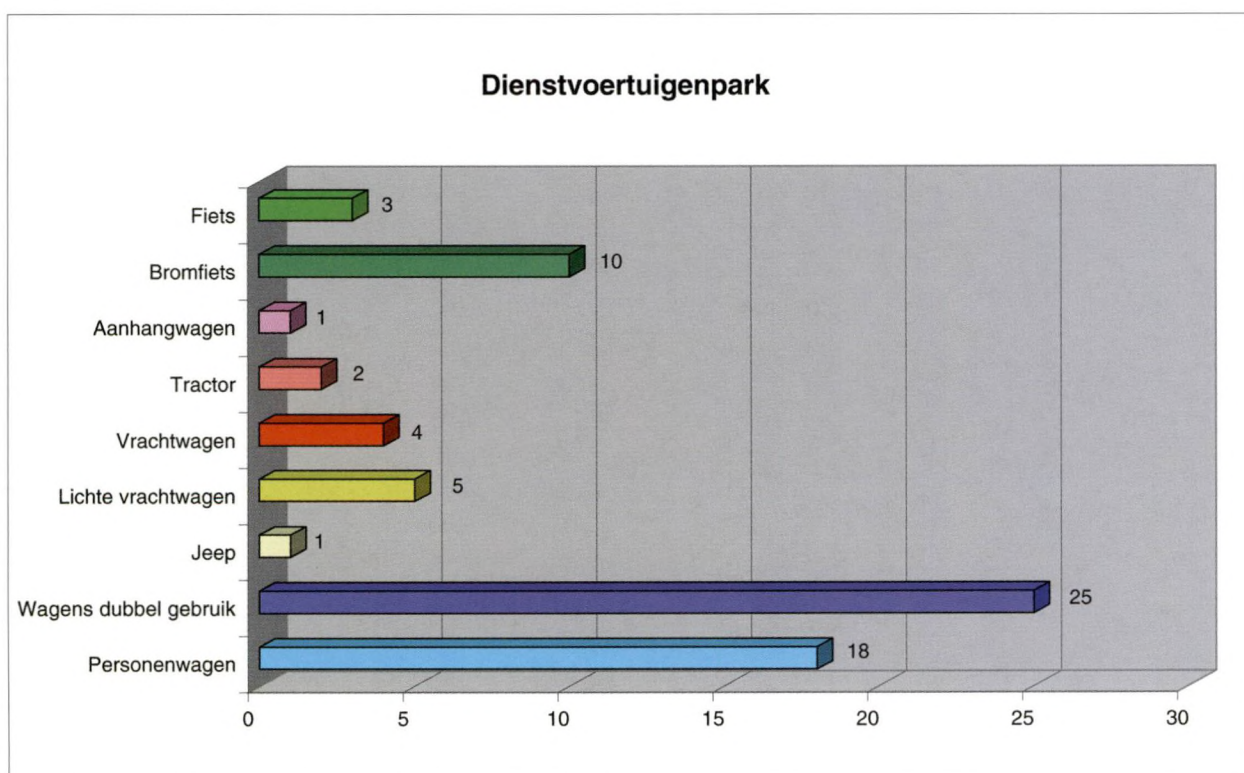
Een lokaal, een dienstauto, een bureau, beschermhandschoenen of papierklemmen voor een medewerker van de afdeling? De cel Logistiek zorgt voor een passende werkbutoop en verschaft hem de nodige werkinstrumenten en uitrusting.

In samenwerking met de provinciale diensten van de afdeling Gebouwen beheert zij de talrijke dienstgebouwen.

Zij verzorgt het economaat en beheert het dienstwagenpark.

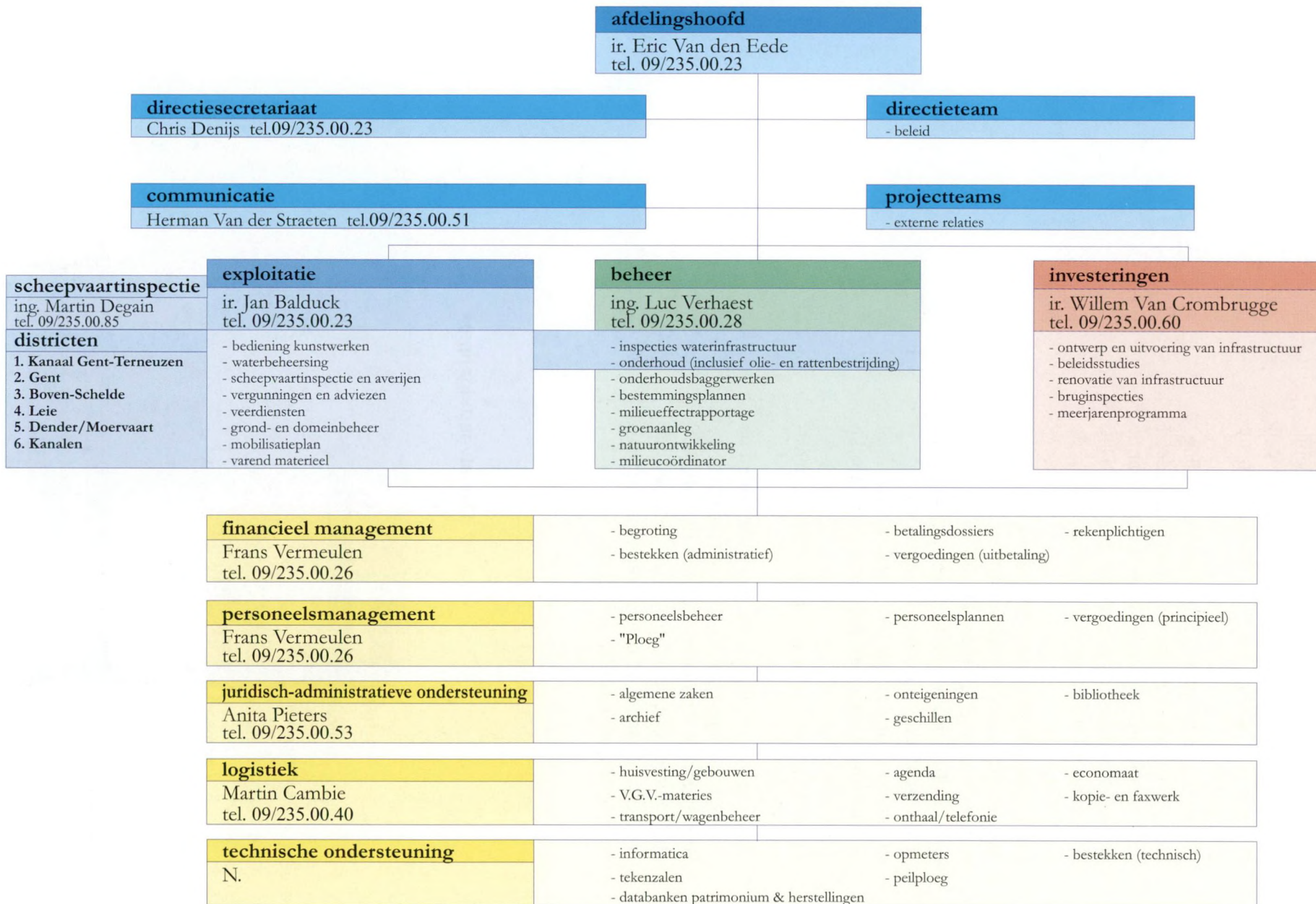
Daarnaast waakt zij over de preventie van en de bescherming tegen risico's in de werksfeer.

Bijkomende exemplaren van een rapport, een publicatie of een beleidsplan? De cel Logistiek kopieert, verzamelt en bundelt dit met zorg voor volledigheid en materiële afwerking.



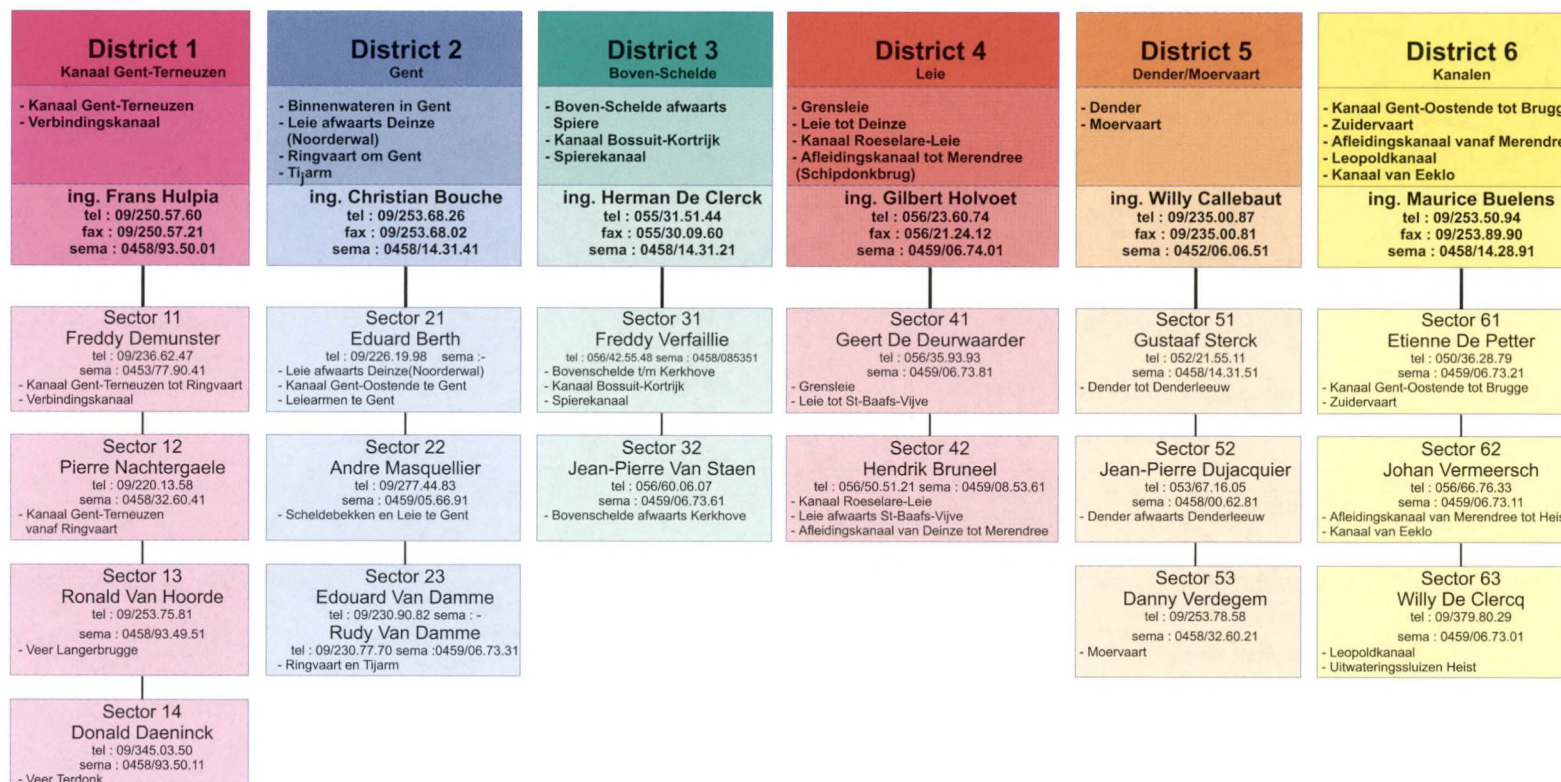
ORGANOGRAM AFDELING BOVENSCHELDE

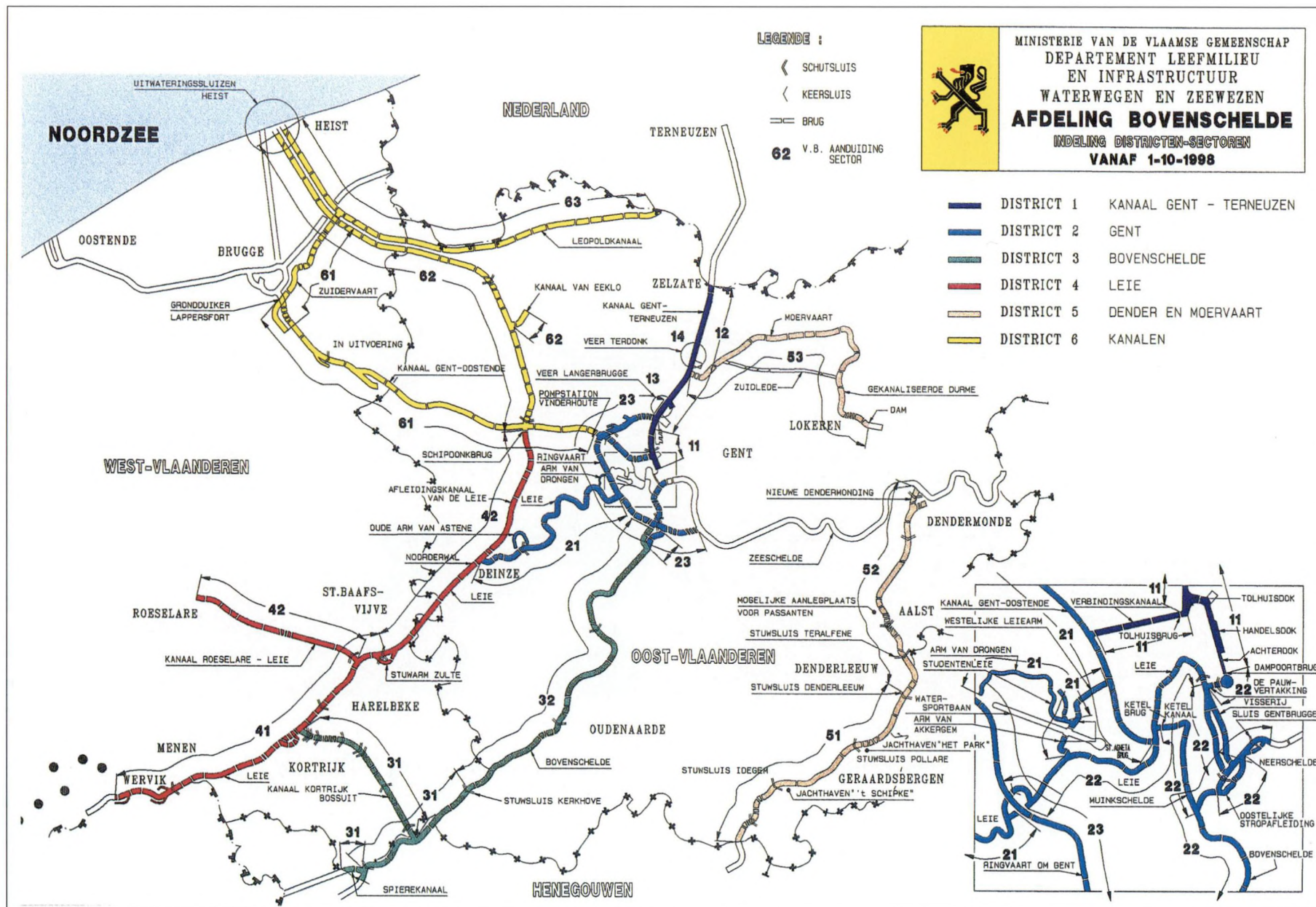
1/10/1998



Afdeling Bovenschelde - Organogram - Districten - Sectoren

1/10/1998





Colofon



Samenstelling

ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
departement Leefmilieu en Infrastructuur
administratie Waterwegen en Zeewezen
afdeling Bovenschelde

Verantwoordelijke uitgever

ir. Eric Van den Eede
afdelingshoofd
Nederkouter 28 9000 Gent

Coördinatie en lay-out

Herman Van der Straeten

Depotnummer

D/1999/3241/099

Druk

L. Vanmelle Gent/Mariakerke

Voorraad

2500

